

## Strategie "Perspektiven für das Landesstraßennetz – Abstufungskonzept und Weiterentwicklung"

### Anlagen

1. Entwicklung Längenstatistik des Grünen Netzes
2. Gesamtnetz Straßen in Brandenburg
3. Abstufungspakete nach Landkreisen und kreisfreien Städten
  - 3.1 Listen
  - 3.2 Karten
4. Arbeitspakete zur Abstufung einer Landesstraße zum Ende des Haushaltsjahres (31. Dezember)

### 1. Ausgangssituation

#### 1.1. Gliederung des Straßennetzes in Brandenburg

Das klassifizierte Straßennetz in Brandenburg umfasst rund 800 Kilometer Autobahnen (mit 1.010 Brückenbauwerken), 2.800 Kilometer Bundesstraßen (mit 745 Brückenbauwerken), 5.700 Kilometer Landesstraßen (mit 740 Brückenbauwerken) und rund 3.000 Kilometer Kreisstraßen. Es schafft die notwendigen Voraussetzungen zur Erschließung des gesamten Landes und wird ergänzt durch das rund 12.700 Kilometer umfassende Gemeindestraßennetz.

Der Anteil der Landesstraßen im Vergleich zu Kreisstraßen ist in Brandenburg mit Blick auf die Situation in den anderen ostdeutschen Flächenländern sehr hoch.

Hinsichtlich der in die unmittelbare Verantwortung von Bund und Land fallenden Straßen unterscheidet das Straßennetzkonzept 2008 drei Netzkategorien:

- Das **Leistungsnetz** (rund **1.500 Kilometer**) umfasst die Autobahnen und den Teil des Bundesstraßennetzes (Blaues Netz) mit hoher verkehrlicher Bedeutung. Rund **57 Prozent der Verkehrsleistung** des klassifizierten Straßennetzes werden auf den Straßen des Leistungsnetzes erbracht.
- Das **Grundnetz** (rund **5.000 Kilometer**) umfasst die weiteren Bundesstraßen sowie die verkehrswichtigen Landesstraßen (rund 2.900 Kilometer, d.h. ca. 60 Prozent). Über die Straßen des Grundnetzes werden rund **35 Prozent der Straßenverkehrsleistung** des klassifizierten Straßennetzes abgewickelt.
- Das **Grüne Netz** (aktuell rund **2.800 Kilometer**) umfasst die nicht dem Grundnetz zugerechneten Landesstraßen. Ca. **4 Prozent der Straßenverkehrsleistung** des klassifizierten Straßennetzes entfallen auf das Grüne Netz.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Die verbleibenden 4 Prozent der Straßenverkehrsleistung des klassifizierten Straßennetzes entfallen auf das Kreisstraßennetz.



## Straßennetz Land Brandenburg

Das Netzkonzept hat sich grundsätzlich bewährt. So sind die Einstufungen in Leistungs- und Grundnetz weiterhin stabil. Das Grüne Netz hingegen bedarf einer Überprüfung: Eine netzkonzeptionelle Evaluierung im Jahr 2010 hat ergeben, dass etwa zwei Drittel der Straßen des Grünen Netzes keine Landesstraßenfunktion mehr erfüllen.

### 1.2. Handlungsschwerpunkt Landesstraßen

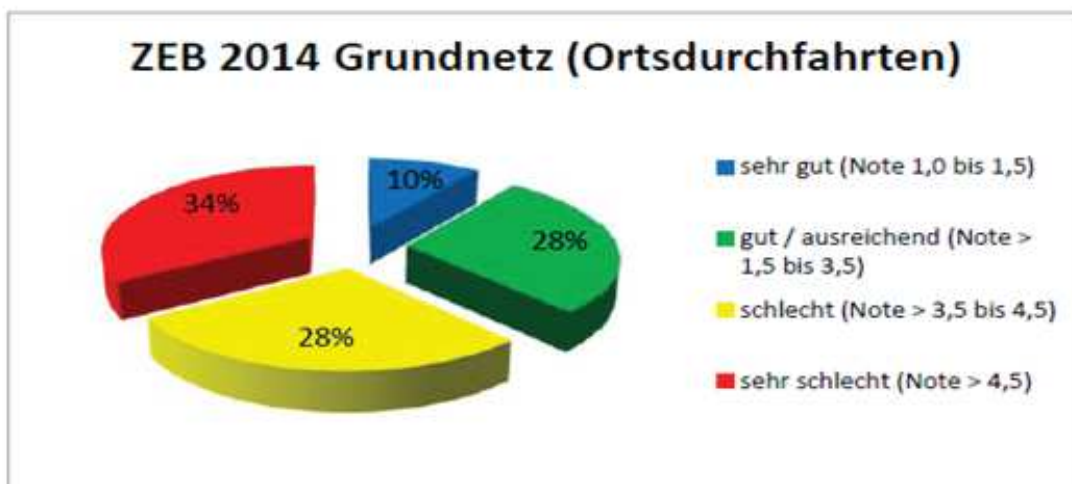
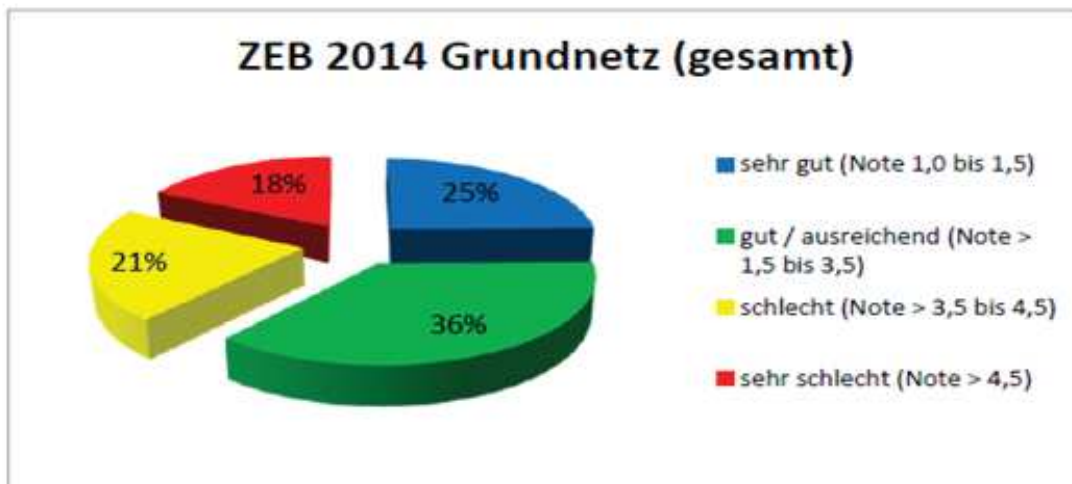
Die Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg benennt die Sicherung der Mobilität in allen Landesteilen als wichtige Zielstellung. Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für eine starke und zukunftsfähige Wirtschaft und eine hohe Lebensqualität der Menschen in der Region. Die Infrastruktur ist entsprechend auszubauen, zu erhalten und zu entwickeln.

Die umfangreichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur seit 1991 haben bei den Bundesfernstraßen zu einem heute guten Ausbaustandard geführt. Noch bestehende Engpässe im Netz sollen durch Um- und Ausbaumaßnahmen aber auch durch Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen, die in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen wurden, beseitigt werden.

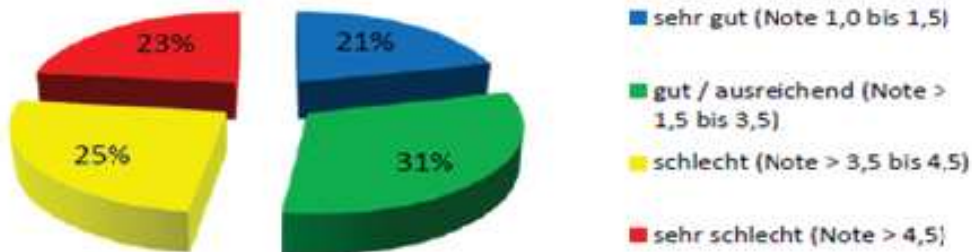
Größere Defizite bestehen hingegen im Netz der Landesstraßen, deren gegenwärtiger Unterhaltungs- und baulicher Zustand in Teilen unbefriedigend ist. So befinden sich rund 38 Prozent des Grundnetzes und rund 46 Prozent des Grünen Netzes in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand.

Im Fokus stehen insbesondere die Ortsdurchfahrten des Landesstraßennetzes:

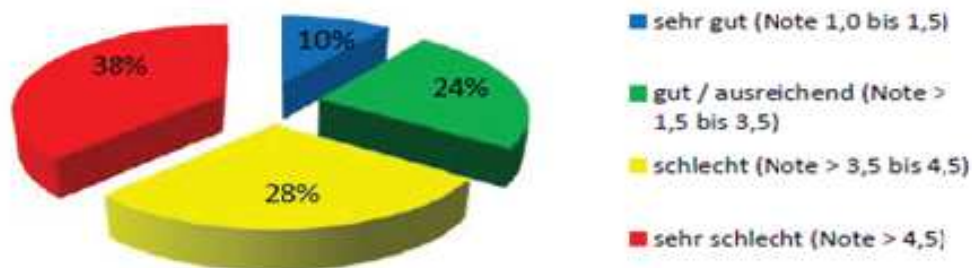
Im Grundnetz weisen 62 Prozent der Ortsdurchfahrten (rund 500 Kilometer) die Zustandsnote schlecht oder sehr schlecht auf, im Grünen Netz sind es 66 Prozent (rund 520 Kilometer).



### ZEB 2015 Grünes Netz (gesamt)



### ZEB 2015 Grünes Netz (Ortsdurchfahrten)



Um den Zustand der Landesstraßen zu verbessern bzw. eine weitere Verschlechterung zu vermeiden, wurden u.a. folgende Maßnahmen ergriffen:

- Schwerpunktsetzung: Erhaltung des Bestandsnetzes hat Vorrang, Neubaumaßnahmen nur in begründeten Ausnahmefällen,
- Auflegung eines „100-Millionen-Euro-Programms“ für die laufende Legislaturperiode insbesondere zur Sanierung von Ortsdurchfahrten im Grundnetz,
- Durchführung von Maßnahmen zur Gewährleistung der Befahrbarkeit und der Verkehrssicherheit im Grünen Netz.

Zur Umsetzung der Maßnahmen wurden die Zuschüsse an den Landesbetrieb Straßenwesen (LS) für die Planung, den Bau und die Unterhaltung in der laufenden Legislaturperiode schrittweise erhöht. Damit werden in den Jahren 2015 bis 2018 voraussichtlich Investitionen im Umfang von **235 Millionen Euro** im Bereich der Landesstraßen umgesetzt. Für die Unterhaltung wurden bzw. werden im gleichen Zeitraum **160 Millionen Euro (Betriebsdienst insgesamt)** eingesetzt.

Auch weiterhin besteht die Notwendigkeit, Kapazitäten zu verstärken und für die Ertüchtigung des leistungsfähigen Grundnetzes bereit zu stellen. Ähnlich dringlich ist jedoch die Klärung der Frage, wie der Zustand der Straßen des Grünen Netzes langfristig verbessert werden kann.

Das Grüne Netz erfüllt hauptsächlich nahräumige Verbindungsfunktionen zwischen Gemeinden bzw. Gemeindeteilen. Es schafft die Querverbindungen zwischen dem Leistungs- und dem Grundnetz.

Das Zurückstellen von Investitionen im Grünen Netz verbunden mit der Beschränkung auf eine Gewährleistung von Befahrbarkeit und Verkehrssicherheit ist auf lange Sicht weder zielführend noch befriedigend: Es zeichnet sich ab, dass der Substanzverlust auf diese Weise weiter fortschreiten wird.

Die Baulastträgerschaft der Landesstraßen wurde 2010 einer netzkonzeptionellen Überprüfung unterzogen, die ergab, dass ca. **2.000 Kilometer** des Grünen Netzes keine Landesstraßenfunktion mehr erfüllen und damit gemäß Brandenburgischem Straßengesetz abzustufen sind. Seit Anfang 2011 wurden Abstufungen von Landesstraßen auf der Grundlage bilateraler Gespräche zwischen Land und kommunalen Gebietskörperschaften im Umfang von insgesamt ca. 170 Kilometern durchgeführt. Im Rahmen der Einstandspflicht zahlte das Land ca. **6 Mio. Euro** (Dezember 2017) an die übernehmenden Baulastträger.

Die Abstufung wurde durch die Förderung für den funktionsgerechten Umbau dieser Straßen begleitet. Insgesamt wurden ca. **30 Mio. Euro** (Dez.2017) im Zuge des Förderprogramms aufgewendet. Nach den vorliegenden Erfahrungen liegt die Höhe der Einstandspflicht bei etwa 25 – 30 Prozent des Sanierungsaufwandes der abzustufenden Straße.

Der Landesrechnungshof hat in seinem Bericht vom 31.03.2017 den bisherigen Umgang mit der Abstufungspflicht kritisch bewertet. Bei Beibehaltung der aktuellen Vorgehensweise würde „der Landeshaushalt unnötig lange durch die zu tragende Baulast für abzustufende Landesstraßen belastet“. Der Landesrechnungshof hat die Annahme getroffen, eine Umsetzungsdauer von 10 Jahren anzustreben. Daraus ergäbe sich eine Abstufungsgeschwindigkeit von knapp 200 Kilometer pro Jahr. Dies ist aus Sicht der Straßenbauverwaltung aus kapazitiven und finanziellen Gründen nicht umsetzbar. Auch die Landkreise gehen in Ihren Stellungnahmen von einem längeren Prozess aus, gleichwohl ist eine deutliche Beschleunigung des Abstufungsprozesses erforderlich.

## **2. Herausforderungen und Ziele**

Gute Erreichbarkeit, Wirtschaftsentwicklung, Verkehrssicherheit und Lebensqualität sollen in allen Landesteilen befördert werden. Im Flächenland Brandenburg ist zur Erreichung dieses Ziels die funktionsgerechte Entwicklung und Erhaltung des Straßennetzes erforderlich. Investitionen müssen daher sowohl im Grundnetz als auch im Grünen Netz stattfinden. Dabei müssen aufgrund der in der Gesamtschau des Haushaltes immer begrenzten Ressourcen Prioritäten gesetzt werden.

Priorität soll auch weiter die Erhaltung des Bestandsnetzes und dabei die Sanierung von Ortsdurchfahrten haben. Eine weitere Priorität liegt auf dem Erhalt bzw. dem Ersatz von Bauwerken.

Der grundhafte Ausbau des Grünen Netzes mit der aktuellen Gesamtlänge von rund 2800 Kilometern erfordert einen erheblichen Investitionsaufwand. Zu berücksichtigen ist auch, dass vorrangig Investitionen im verkehrlich stärker belasteten Grundnetz erforderlich sind. Der Umfang der Gesamtaufgabe macht deutlich, dass die Umsetzung nur schrittweise über einen längeren Zeitraum erfolgen kann.

Um für die Entwicklung und Erhaltung des Straßennetzes den richtigen Maßstab zu setzen, ist eine sachgerechte Funktionszuordnung der Straßen erforderlich. Straßen **mit nur regionaler** Verbindungsfunktion und damit ohne Landesstraßenfunktion sind abzustufen.

Die Abstufung von Landesstraßen, die keine mindestens regionale Funktion mehr erfüllen, ist gemäß § 3 des BbgStrG verpflichtend. Im Rahmen der Abstufung hat der jeweilige neue Träger der Straßenbaulast Anspruch auf Übertragung einer Straße, die sich in einem nach der Verkehrsbedeutung gebotenen ordnungsgemäßen Unterhaltungs- und Ausbauzustand befindet. Soweit dies nicht der Fall ist, hat der neue Träger ersatzweise Anspruch auf die sogenannte **Einstandspflicht**, die den Gegenwert der durch das Land unterlassenen Unterhaltung bzw. Ausbau (vgl. § 11 Abs. 4 Satz 1 und 2 BbgStrG) darstellt. Formal käme das Land mit der Zahlung der Einstandspflicht seiner Verpflichtung im Rahmen der Abstufung nach. Aufgrund des Zustandes der Straßen im Grünen Netz – gerade auch im Bereich der Ortsdurchfahrten – ist dies allein aber keine Lösung.

Die Abstufung soll daher weiter mit einem Förderprogramm begleitet werden. Im Rahmen einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit den Kreisen und Kommunen soll der Abbau des Investitionsstaus in gemeinsamer Verantwortung realisiert werden. Die Verbesserung des Straßenzustandes in den Regionen wird auch schneller möglich sein, wenn Landkreise und Kommunen selbst priorisieren und -mit Unterstützung des Landes- zeitnah Maßnahmen für Straßen einleiten, die vor Ort als besonders wichtig eingeschätzt werden. Die Sanierung von Ortsdurchfahrten und funktionssichernden Bauwerken soll dabei Vorrang haben.

Vor diesem Hintergrund sind nachfolgende Punkte zu betrachten:

- Abzustufender Teil des bisherigen Grünen Netzes,
- Ermittlung des erforderlichen Grunderwerbs,
- Bewertung der abzustufenden Landesstraßen – in welche Straßengruppe sind die jeweiligen Landesstraßen abzustufen,
- Strukturierung des Abstufungsprozesses,
- Ermittlung der Einstandspflicht,
- Ausgestaltung des begleitenden **Förderprogramms**,
- zukünftiger Netzzuschnitt des Landesstraßennetzes unter Berücksichtigung von Grundnetz und Grünem Netz,
- Maßnahmen zum weiteren Abbau des Investitionsstaus im verbleibenden Landesstraßennetz.

### **3. Abstufungskonzept Grünes Netz**

#### **3.1. Realisierte Abstufungen**

Nach der Überprüfung der Funktion des Straßennetzes im Jahr 2010 wurde mit der Abstufung von Landesstraßen begonnen. Die Ermittlung der Einstandspflicht erfolgte dabei einzelfallbezogen.

Auf Grundlage bilateraler Gespräche zwischen Land und kommunalen Gebietskörperschaften und darauf basierenden individuellen Vereinbarungen wurden seitdem **rund 170 Kilometer** abgestuft. Für 150 Kilometer wurde die Abstufung mit Fördermitteln unterstützt.

Für die Förderung von kommunalen Straßen gilt gegenwärtig die Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Förderung von Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg – Teil kommunaler Straßenbau vom 20. April 2016 (Rili KStB Bbg 2016), ABl. Nr. 37 vom 7. September 2016. Danach beträgt der Fördersatz 90 Prozent der förderfähigen Kosten.

#### **3.2. Überprüfung des Abstufungskonzepts aus dem Jahr 2010**

Ausgehend von dem Bericht des Landesrechnungshofs vom 31.3.2017 wurde das Abstufungskonzept aus dem Jahr 2010 überprüft. Das dort verwendete Kriteriengerüst hat grundsätzlich weiterhin Bestand.

Mit Hilfe der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008 werden die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Erreichbarkeit der zentralen Orte aufgegriffen, um daraus die funktionale Gliederung der Verkehrsnetze abzuleiten.

Auf der Grundlage dieser Richtlinie wurden die nahräumigen Verbindungen der Verbindungsfunktionsstufe IV differenziert untersucht und ein Netzkonzept für die Landesstraßen im Grünen Netz entwickelt. Landesstraßen, die der Anbindung von Gemeindeteilen mit zumindest 500 Einwohnern und Beschäftigten dienen, sollen im Landesstraßennetz verbleiben. Alle anderen Landesstraßen des Grünen Netzes dienen der Anbindung von sehr kleinen Siedlungsflächen und werden deshalb zur Abstufung vorgeschlagen

Im Jahr 2017 wurden die Landkreise, die kreisfreien Städte und die kommunalen Spitzenverbände um Stellungnahme gebeten. Insgesamt liegen 18 Stellungnahmen vor, die kreisfreien Städte Brandenburg a. d. Havel und Potsdam haben keine Stellungnahme abgegeben.

Einige Landkreise und kreisfreie Städte lehnen die Abstufung aus Kostengründen generell ab. Wie bereits eingangs dargestellt, ist die Abstufung von Landesstraßen, die keine mindestens regionale Funktion mehr erfüllen, gemäß § 3 des BbgStrG aber verpflichtend. Die Abstufung ist daher umzusetzen.

Einige Landkreise favorisieren die Fortführung der bisherigen Verfahrensweise (Abstufung in Verbindung mit Förderung der Sanierung).

Bei der Mehrzahl der Beteiligten besteht Gesprächsbereitschaft, aber auch Klärungsbedarf zu folgenden Punkten:

- angewandte Methodik,
- Ermittlung der Einstandspflicht,
- Einbeziehung von BAB-Umleitungsstrecken,
- Bedeutung und Einbeziehung von Straßen, die die Ländergrenze überschreiten,
- Kosten aus dem Bericht des Landesrechnungshofes,
- Zeitrahmen und
- finanzielle Rahmenbedingungen zur Beseitigung des Sanierungsstaus.

Die Hinweise aus dem Beteiligungsverfahren sind in die Erarbeitung des Konzeptes eingeflossen.

Der Anregung zur Herausnahme der BAB-Umleitungsstrecken wird gefolgt. Die im bisherigen Abstufungskonzept enthaltenen insgesamt **101 Kilometer** Straße, die als **Umleitungsstrecken für Bundesautobahnen** ausgewiesen sind, sollen dauerhaft beim Land verbleiben, da sie Verkehrsaufgaben zu erfüllen haben, die Landesstraßenfunktionen entsprechen.

Zudem werden die im bisherigen Abstufungskonzept enthaltenen **123 Kilometer Straße, die die Landesgrenze überschreiten**, (vorerst) von einer Abstufung zurückgestellt. Hier erfolgt eine endgültige Zuordnung nach einem noch durchzuführenden Abstimmungsprozess über die jeweilige Verkehrsbedeutung mit den Nachbarbundesländern.

Unter Berücksichtigung der bereits abgestuften Landesstraßen, der aus dem Abstufungsnetz herauszulösenden 101 Kilometer Umleitungsstrecke und der zurückzustellenden 123 Kilometer, die auf Ländergrenzen überschreitende Straßen entfallen, ergibt sich ein **Abstufungsumfang von rund 1.700 Kilometern**.

Folglich sollen rund **1.100 Kilometer Straße aus dem bisherigen Grünen Netz, vorbehaltlich des Prüfungsergebnisses für die die Landesgrenze überschreitenden Straßen**, beim Land verbleiben.

Der Abstufungsprozess wird sich voraussichtlich – in Abhängigkeit von den verfügbaren Ressourcen – über einen längeren Zeitraum erstrecken. In diesem Zeitraum können sich weitere relevante Veränderungen ergeben, die im Rahmen der Nachsteuerung des Konzeptes Eingang finden können.

Die für Einzelfälle geforderte **Überprüfung von Aufstufungen** zu Landesstraßen wird durchgeführt.

Die begonnenen Gespräche zu Abstufungen wurden und werden parallel zur Bearbeitung des Gesamtkonzeptes weitergeführt.

## **4. Umsetzung und Strukturierung des Abstufungsprozesses**

### **4.1. Verfahren**

Grundlagen für das Verfahren zur Abstufung von Landesstraßen sind,



- das Brandenburgische Straßengesetz (BbgStrG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.07.2009 (GVBl.I/09, (Nr.15), S. 358), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. Juli 2014 (GVBl.I/14, (Nr. 27)),
- das Verwaltungsverfahrensgesetz, in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.07.2017 (BGBl. I S. 2745) und
- der LS- Handlungsleitfaden für die Ermittlung der Einstandspflicht im Rahmen der Umstufung von Bundes- und Landesstraßen vom Juli 2017.

Nach dem bisherigen Verfahren erfolgt die Abstufung **vorwiegend** im Zusammenhang mit der Förderung der Sanierung der abzustufenden Straße. Dabei werden die Prozesse „Erarbeitung und Abschluss der Abstufungsverfügung“ und „Schaffung von Planungsvorlauf/Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen“ nacheinander abgearbeitet. Erst wenn die Abstufung abgeschlossen ist, kann zu der dann kommunalen Straße ein Antrag zur Aufnahme in das Förderprogramm gestellt werden.

Auf Grundlage der rechtlichen Vorgabe zur Berücksichtigung von angemessenen Fristen hat der LS die Arbeitspakete ermittelt, die im Rahmen einer Abstufung anfallen. Danach sind ca. 12 Monate für ein einvernehmliches Abstufungsverfahren einzuplanen. Sofern ein entsprechender Planungsvorlauf vorhanden ist, schließt sich unmittelbar hiernach das Antrags-/Bewilligungs- und Abrechnungsverfahren nach Rili KStB Bbg 2016 an. Von der Antragstellung bis zum Zuwendungsbescheid ist verfahrensbedingt ebenfalls von ca. 12 Monaten auszugehen zzgl. des Ausschreibungs-/Vergabeverfahrens und dem jeweils erforderlichen Realisierungszeitraum (oftmals mehrjährig).

Auf der Grundlage des Ergebnisses zur Überprüfung des Abstufungskonzeptes 2010 wird der LS die Gespräche mit den Landkreisen und kreisfreien Städten fortsetzen. Als nächster Schritt sollen einvernehmlich Starterprojekte definiert werden. Dabei sollen die Landkreisgrenzen überschreitenden Straßenverbindungen angemessen berücksichtigt werden. Sofern kein Einvernehmen erreicht werden kann, legt der LS die Reihenfolge der Abstufung fest.

In den Gesprächen mit den Landkreisen soll ebenfalls die Verkehrsbedeutung der abzustufenden Straßen (Kreisstraße/Gemeindestraße) erörtert werden. Die Entscheidung zur Verkehrsbedeutung trifft auf dieser Grundlage der LS. Die Abstufungsverhandlungen zu den Gemeindestraßen werden dann mit den betroffenen Gemeinden geführt. Sofern Abstufungen zu Gemeindestraßen erfolgen und gleichzeitig ein Ausbau der Straße erforderlich ist, sollen Lösungen gefunden werden, die Anliegerbeiträge für den Straßenausbau vermeiden (Anliegerbeiträge für die Nebenanlagen bleiben unberührt).

### **Ermittlung der Einstandspflicht**

Im Rahmen der Abstufung hat der jeweilige neue Träger der Straßenbaulast Anspruch auf Übertragung einer Straße, die sich in einem nach der Verkehrsbedeutung gebotenen ordnungsgemäßen Unterhaltungszustand befindet. Soweit dies nicht der Fall ist, hat der neue Träger ersatzweise Anspruch auf die sogenannte **Einstandspflicht**, die den Gegenwert der durch das Land unterlassenen Unterhaltung (vgl. § 11 Abs. 4 Satz 1 und 2 Bbg StrG) darstellt.

Die Ermittlung der Einstandspflicht erfolgt gegenwärtig auf der Grundlage des LS- Handlungsleitfadens für die Ermittlung der Einstandspflicht im Rahmen der Umstufung von Bundes- und Landesstraßen vom Juli 2017.

Die Überprüfung und Aktualisierung des LS- Handlungsleitfadens soll regelmäßig alle zwei Jahre erfolgen, um die in der laufenden Umsetzung der Abstufung gewonnen Erkenntnisse einzubringen.

### **Förderung von Erneuerungsmaßnahmen**

Die Sanierung von abgestuften Straßen kann nach Maßgabe des jeweiligen Haushalts und den Vorgaben der jeweils gültigen Richtlinie erfolgen.

Sofern eine abgestufte Landesstraße die Zuwendungsvoraussetzungen erfüllt, kann sie derzeit ohnehin als Kommunalstraße gefördert werden. Einer Empfehlung des Landesrechnungshofs folgend soll es einen privilegierten Fördergegenstand mit einem zu den übrigen förderfähigen kommunalen Straßen erhöhten Fördersatz für eine abgestufte Landesstraße zukünftig nicht geben. Die Rili KStB wird 2019 überarbeitet. Die Ergebnisse des Modellprojektes sollen berücksichtigt werden.

### **Stabstelle beim Vorstand des Landesbetriebs Straßenwesen**

Für die Umsetzung des beschriebenen Abstufungskonzepts soll im Landesbetrieb Straßenwesen eine Stabstelle beim Vorstand eingerichtet werden. Dazu wurden drei Personalstellen im Haushaltsplan 2019/20 vom Kabinett beschlossen.

### **4.2. Modellprojekt zur Pauschalierung**

Im Rahmen eines Modellprojektes soll geprüft werden, inwieweit die Beschleunigung des Abstufungsprozesses und der Sanierung durch eine Pauschalierung der Ansprüche aus der Abstufung (Einstandspflicht), einschließlich eines Anteils für die Sanierung, möglich ist. Gleichzeitig soll geprüft werden, inwieweit eine derartige Pauschalierung durch den Wegfall von Verwaltungsaufwand (Ermittlung Einstandspflicht, Förderverfahren) ein wirtschaftlicheres Verfahren darstellen kann.

Für das Modellprojekt hat sich der Landkreis Oberhavel mit einem Gesamtumfang von 69,3 Kilometern abzustufender Straßen angeboten.

### **Abschluss von Vereinbarungen**

Als Grundlage für eine Pauschalierung werden Abstufungspakete zusammengestellt.

Zu den Abstufungspaketen soll eine Vereinbarung zwischen dem Land und der betroffenen Gebietskörperschaft geschlossen werden. Mit der Vereinbarung soll eine Beschleunigung der Umsetzung des Konzeptes und damit der Aufarbeitung des Sanierungsstaus erreicht werden. Ziel ist es, die Prozesse „Erarbeitung und Abschluss der Abstufungsverfügung“ und „Schaffung von Planungsvorlauf/Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen“ parallel zu betreiben.

In der Vereinbarung werden der Umfang des Abstufungspaketes sowie der Zeitrahmen der Abstufung einvernehmlich festgelegt. Auf der Grundlage der überschlägigen Ermittlung des LS sowie der Erfahrungen zum Sanierungsaufwand, wird in einem ersten Modellvorhaben ein pauschaler Betrag je Kilometer als Sanierungsaufwand veranschlagt. Die Einstandspflicht aus dem Abstufungsverfahren ist mit diesem Betrag abgegolten. Das Land zahlt der übernehmenden Gebietskörperschaft jährlich seinen Anteil der pauschalieren Summe. Dabei ist zu berücksichtigen, dass i.d.R. nicht der grundhafte Ausbau der kompletten Straßen realisiert werden muss. Die übernehmende Gebietskörperschaft wird damit in die Lage versetzt, ohne Zeitverzug mit der Schaffung von Planungsvorlauf zu beginnen. Die formalen Abstufungsverfahren werden

parallel durchgeführt. Der bisher erhebliche Verwaltungsaufwand zur detaillierten Ermittlung der Einstandspflicht entfällt.

## 5. Zielnetz Landesstraßen

Für das zukünftige Landesstraßennetz ergibt sich nach der Umsetzung des Abstufungskonzepts eine Gesamtlänge von rund **4.000 Kilometern**. Davon entfallen rund 2.900 Kilometer auf das bisherige Grundnetz und rund 1.100 Kilometer auf die Straßen des bisherigen Grünen Netzes.

Die Trennung des Landesstraßennetzes in Grundnetz und Grünes Netz soll aufgehoben werden. Die beim Land verbleibenden Straßen des Grünen Netzes werden schrittweise in die Maßnahmenprogramme Bau und Planung eingeordnet.

Über die dafür erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen ist im Rahmen der jeweiligen Haushaltsaufstellungsverfahren zu befinden.

## 6. Laufende Bauliche Maßnahmen im Landesstraßennetz

Im Zuge von Einzelfallentscheidungen wurden erste Straßen des Grünen Netzes in die Investitionsprogramme aufgenommen. Die Verabschiedung des Nachtragshaushaltes 2018 und die damit verbundene Erhöhung der Mittel für die Planung und den Bau von Landesstraßen um 15 Mio. EUR ermöglichten die Einordnung weiterer Maßnahmen, auch aus dem Grünen Netz.

Insgesamt werden 2018 im Grünen Netz ca. **15 Mio. EUR** für **26 Bauvorhaben** investiert (**Stand Juli 2018**)

## 7. Fazit

2.900 Kilometer Landesstraßen sind gegenwärtig dem Grundnetz zugeordnet.

Gemäß der Zustandserfassung aus dem Jahr 2014 befinden sich 61 Prozent der Landesstraßen des Grundnetzes in sehr gutem bis ausreichendem Zustand (ca. 1.770 Kilometer). 39 Prozent sind in schlechtem bzw. sehr schlechtem Zustand (1.130 Kilometer).

2.800 Kilometer Landesstraßen sind gegenwärtig dem Grünen Netz zugeordnet

Gemäß der Zustandserfassung aus dem Jahr 2015 befinden sich 52 Prozent der Landesstraßen des Grünen Netzes in sehr gutem bis ausreichendem Zustand (ca. 1.456 Kilometer). 38 Prozent sind in schlechtem bzw. sehr schlechtem Zustand (1.344 Kilometer).

Die Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg benennt die Sicherung der Mobilität in allen Landesteilen als wichtige Zielstellung. Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für eine starke und zukunftsfähige Wirtschaft und eine hohe Lebensqualität der Menschen in der Region. Die Infrastruktur ist entsprechend auszubauen, zu erhalten und zu entwickeln. Aufgrund des Zustandes der Landesstraßen besteht Handlungsbedarf sowohl im Grundnetz als auch im Grünen Netz.

Um den Zustand der Landesstraßen zu verbessern bzw. eine weitere Verschlechterung zu vermeiden, wurden die Zuschüsse an den Landesbetrieb Straßenwesen für die Planung, den Bau und die Unterhaltung in der laufenden Legislaturperiode schrittweise erhöht. Damit können in den Jahren 2015 bis 2018 voraussichtlich Investitionen im Umfang von **235 Mio.** Euro im Bereich der Landesstraßen umgesetzt werden. Für die Unterhaltung wurden bzw. werden im gleichen Zeitraum **160 Mio.** Euro eingesetzt.

Mit dem für die Legislaturperiode 2014 bis 2019 eingeführten 100-Millionen-Euro-Programms (P100) werden insbesondere Straßenbaumaßnahmen zur Sanierung von Ortsdurchfahrten im Grundnetz realisiert, für die eine Umsetzung in diesem Zeitrahmen sonst nicht möglich gewesen wäre. Von den insgesamt 76 Vorhaben des aktuellen P100 wurden bislang **40** Vorhaben fertiggestellt, **19** sind im Bau. Weitere **17** Projekte sind in Planung (**Stand: Juli 2018**).

Aufgrund der in der Gesamtschau des Haushaltes immer begrenzten Ressourcen müssen auch in Zukunft Prioritäten gesetzt werden. Priorität soll auch weiter die Erhaltung des Bestandsnetzes und dabei die Sanierung von Ortsdurchfahrten haben. Eine weitere Priorität liegt auf dem Erhalt bzw. dem Ersatz von Bauwerken zur Sicherung der Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes.

Um für die Entwicklung und Erhaltung des Straßennetzes den richtigen Maßstab zu setzen, ist eine sachgerechte Funktionszuordnung der Straßen erforderlich. Straßen ohne überörtliche Verbindungsfunktion und damit ohne Landesstraßenfunktion sind abzustufen. Die Abstufung von Landesstraßen, die keine mindestens regionale Funktion mehr erfüllen, ist gemäß § 3 des BbgStrG verpflichtend.

Im Ergebnis der Überprüfung des Abstufungskonzeptes aus dem Jahre 2010 sollen 1.700 Kilometer Landesstraßen des bisherigen Grünen Netzes abgestuft werden. Folglich verbleiben rund 1.100 Kilometer Straße aus dem bisherigen Grünen Netz (vorbehaltlich der abschließenden Prüfung für die die Landesgrenze überschreitenden Straßen) dauerhaft in der Baulast des Landes.

Das Verfahren zur Abstufung soll zunächst grundsätzlich beibehalten werden. Das heißt, dass die Abstufung auch zukünftig im Zusammenhang mit der Förderung der Sanierung der abzustufenden Straße erfolgen soll. Dabei werden die Prozesse „Erarbeitung und Abschluss der Abstufungsverfügung“ und „Schaffung von Planungsvorlauf/Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen“ nacheinander abgearbeitet.

Im Rahmen eines Modellprojektes soll geprüft werden, inwieweit die Beschleunigung des Abstufungsprozesses und der Sanierung durch eine Pauschalierung der Ansprüche aus der Abstufung (Einstandspflicht) sowie der Förderung der Sanierung möglich ist. Gleichzeitig soll geprüft werden, inwieweit eine derartige Pauschalierung durch den Wegfall von Verwaltungsaufwand (Ermittlung Einstandspflicht, Förderverfahren) ein wirtschaftlicheres Verfahren darstellen kann.

Die Trennung zwischen dem Grundnetz und dem Grünen Netz soll aufgehoben werden. Das Zielnetz umfasst 4.000 Kilometer Landesstraßen, die nach einheitlichen Kriterien bewirtschaftet werden sollen.